

Madame la Conseillère d'Etat

Nuria Gorrite
Cheffe du DICIRH

Section juridique
Direction générale de la mobilité et des
routes
1014 Lausanne

Par courrier électronique :
consultation.lmob@vd.ch

Paudex, le 24 septembre 2026
GC

Mise en consultation publique de la révision de la LRou/avant-projet LMob

Madame la Conseillère d'Etat,

Nous vous remercions d'avoir associé la Fédération patronale vaudoise à la consultation citée en objet. Vous trouverez ci-dessous notre position.

I. Remarques générales

Un des objectifs de l'avant-projet LMob est de réviser substantiellement l'actuelle loi sur les routes (LRou) afin d'implémenter la Stratégie cantonale de mobilité multimodale.

Nous sommes alignés avec certains objectifs de la stratégie et de l'avant-projet, tels que le souhait de développer la mobilité active, le covoiturage et les installations de bornes de recharge sur le domaine public. Le rôle de l'Etat doit néanmoins se limiter à fournir des incitatifs et des bonnes conditions-cadres en matière de mobilité. Nous nous opposons à une mobilité planifiée et contrainte par l'Etat car une telle approche compromettra fortement la prospérité et l'attractivité de notre canton.

Après lecture attentive, nous constatons que la LMob ne s'inscrit pas dans une logique d'incitation, mais de contrainte. **Par conséquent, nous rejetons la majeure partie des nouvelles obligations de ce texte**, pour les raisons suivantes :

Changement de paradigme en matière de mobilité

- L'avant-projet instaure une planification de la mobilité par l'Etat sous prétexte de réduire les externalités négatives de la mobilité.
- En souhaitant favoriser certains modes de déplacement en fonction de critères d'efficacité, d'impact environnemental et de consommation de l'espace, l'avant-projet porte atteinte à la liberté du choix du mode de transport. Au lieu de favoriser la complémentarité entre les modes de transport, l'Etat introduit une logique de hiérarchisation et d'orientation des comportements.

Une étatisation de la mobilité qui ne reflète pas la réalité

- Certains objectifs sont pour le moins « hors sol », notamment la volonté que la voiture ne soit utilisée que lors de 50% des déplacements en 2050 alors que les perspectives de la Confédération prévoient qu'au moins deux tiers (63-67%) des déplacements seront effectués en véhicule individuel motorisé en 2050.
- La voiture, propulsée par de l'électricité ou non, restera donc le moyen de transport le plus utilisé en 2050 et aura besoin de places de parc. La claire volonté de restreindre le stationnement s'avère peu opportune.
- Malgré la volonté affichée de décomplexifier les procédures, la loi traduit plutôt une réalité de reprise de main sur les décisions communales.

Impacts sur le tissu économique

- Les acteurs économiques se verront impactés négativement par les nombreuses dispositions liées au stationnement, utilisé comme « levier » de report modal. Les plans de mobilité, concepts d'accessibilité multimodale et collectes de données sont pour le moins punitifs et nuisent à l'attractivité de notre tissu économique en raison de la charge réglementaire qu'ils induisent.

Pour le surplus, notre position est alignée sur la réponse de VaudRoutes, à laquelle nous vous renvoyons.

II. Remarques particulières

1. Objet et but de la loi (art. 1)

Al. 2 : il est indiqué que la loi a pour but de « *diminuer les externalités négatives du système de mobilité* ». La diminution des externalités négatives de la mobilité dépasse largement le cadre de cette loi, raison pour laquelle nous demandons la suppression de cette notion.

Proposition : suppression des termes « externalités négatives ».

2. Objectifs (art. 2)

Al. 1, let. c : le texte mentionne que l'Etat et les communes doivent « *favoriser les modes de déplacement durables, la réduction des nuisances et des impacts environnementaux* ». Nous rejetons toute atteinte au libre-choix du moyen de transport. Il convient donc de supprimer cette disposition.

Proposition : suppression de la lettre c de l'alinéa 1.

3. Département en charge de la mobilité (art. 7)

Al. 2, let. a : il est indiqué que le département « *planifie le système de mobilité cantonal* ». Or, le système de mobilité correspond à la somme des choix individuels de mobilité. Il est donc erroné d'estimer que le système de mobilité puisse être totalement planifié par l'Etat.

Proposition : modifier « *planifie le système de mobilité cantonal* » par « *crée les conditions-cadres d'une bonne desserte par les différents moyens de transport existants* ».

4. Commission cantonale des espaces publics (art. 13)

Al. 2 : la Commission sera composée d'experts externes à l'administration cantonale et de représentants de services de l'Etat. Nous souhaitons que les milieux intéressés fassent aussi partie de cette commission.

Proposition : rajouter « [...] et de représentants des milieux intéressés ».

5. Accessibilité (art. 14)

Al. 2, let. c : l'Etat et les communes doivent être attentifs « à l'adéquation de l'offre en stationnement des différents modes avec leur priorisation ». Nous peinons à voir pour quelle raison il faudrait prioriser le stationnement en fonction du véhicule utilisé.

De plus, l'accessibilité est importante pour les clients, habitants, visiteurs et machines agricoles, qui ne sont pas mentionnés dans cet article 14.

Proposition : supprimer « des différents modes avec leur priorisation ». Ajouter dans un nouvel alinéa « e » « aux clients, habitants, visiteurs, véhicules professionnels et de livraison ».

6. Priorisation des modes de déplacement (art. 15)

Al. 1 : il est prévu que l'Etat et les communes priorisent et favorisent les modes de déplacement sur la base « de leur impact sur l'environnement et de leur consommation d'énergie » ou de « leur rapport entre leur capacité et l'espace qu'ils occupent ». Ces éléments restreignent fortement le libre choix du moyen de transport.

Proposition : suppression des lettres b et c afin de garantir le libre choix du moyen de transport.

Al. 2 : il est indiqué que « la priorisation des modes oriente la planification des réseaux de mobilité et l'aménagement de l'espace public dédié à la mobilité ». Comme mentionné plus haut, nous rejetons l'idée d'une planification des réseaux de mobilité qui va à l'encontre du libre choix du moyen de déplacement.

Il s'agit également que cet alinéa n'incite pas à la multiplication d'aménagements sur l'espace public entravant la fluidité du trafic.

Proposition : suppression de l'alinéa 2.

7. Concordance des réseaux (art. 16)

La notion de hiérarchie du réseau routier n'est pas présente. Il convient donc de l'ajouter à cet article, qui plus est à la suite de l'entrée en vigueur dès le 1er octobre des modifications relatives à la « motion Schiliger ».

Proposition : ajout d'un troisième alinéa « La hiérarchie du réseau routier est garantie ».

8. Suivi et analyse de la mobilité (art. 33)

Al. 1 : Nous sommes très sceptiques concernant la volonté d'instaurer un monitoring de la mobilité, y compris avec des données personnelles et sensibles. Ceci à des fins de mise en œuvre de certaines dispositions de la présente loi, tels que les redimensionnements de stationnement ou les plans de mobilité.

Proposition : suppression de cet article.

9. Collecte et mise à disposition des données (art. 34)

La collecte d'une telle quantité de données apparaît disproportionnée. Nous demandons que l'Etat s'en tienne au comptage technique qui a déjà cours aujourd'hui, sans aller plus loin.

10. Utilisation de la vidéosurveillance d'observation (art. 35)

Nous demandons la suppression de cet article car nous y sommes opposés pour des raisons de protection de la sphère privée.

11. Stationnement (art. 37)

Nous demandons que cet article fixe les principes et éléments centraux du stationnement, tels que l'offre de référence en fonction des besoins concrets et de la compensation pour les places supprimées. Il en va de l'attractivité économique du canton.

12. Concept communal de stationnement (art. 38)

Al. 3 : il n'est pas acceptable que le contenu d'un concept communal de stationnement ainsi que les cas de figures dans lesquels il est requis soient évoqués uniquement dans un règlement. Cela revient à doter l'Etat d'un trop large pouvoir d'appréciation et d'éventuellement imposer l'établissement d'un concept communal de stationnement aux communes. Nous demandons que des principes généraux soient transcrits dans la loi.

Proposition : inclure dans l'art. 38 que l'obligation d'établir un concept de stationnement ne peut s'appliquer qu'à des zones spécifiques et déjà sous pression.

Des seuils clairs doivent être fixés, au contraire de ce qui est indiqué dans l'exposé des motifs de manière très arbitraire, qui impose un concept de stationnement lorsqu'un projet prévoit « *la création d'un grand nombre de places* ». Nous demandons qu'une offre de référence soit établie afin de déterminer de manière transparente le niveau minimal de stationnement ainsi que la demande nécessaires. Une autorité de contrôle doit être chargée du suivi de l'offre de référence.

Nous souhaitons que l'alinéa suivant soit rajouté: « *Le concept de stationnement doit tenir compte des besoins des particuliers et des activités économiques. Pour ce faire, il prévoit que les places supprimées soient compensées dans le même secteur* ». Il s'agit de s'assurer que les communes et leur tissu économique ne perdent pas en attractivité.

13. Dimensionnement des installations de stationnement (art. 39)

Al. 1, let. a : lors des plans d'affectation et des autorisations de construire, les communes déterminent et autorisent le nombre de places de stationnement et doivent tenir compte « *de la cohérence avec la gestion du stationnement sur le domaine public* ».

Le fait que l'exposé des motifs évoque l'exclusion de tout stationnement comme possibilité est pour le moins préoccupant. Nous rappelons que le trafic de recherche de places est fortement problématique.

Proposition : suppression de cette lettre a, dans la mesure où le nombre de places de stationnement doit correspondre aux besoins effectifs lors de constructions ou aménagements, y compris pour les véhicules électriques.

Al. 1, let. b : la formulation « *tenir compte des transports liés à l'activité économique dans l'espace urbain* » est peu engageante.

Proposition : « *faire tout leur possible afin de refléter les besoins de l'activité économique* ».

14. Réévaluation du besoin en stationnement (art. 40)

Cet article pose de sérieuses questions de droit des acquis, de rétroactivité et d'attractivité économique. Il est à supprimer.

15. Usage effectif des places (art. 41)

Cet article va impliquer des charges bureaucratiques et de police supplémentaire pour les communes. Il est donc à supprimer.

16. Interfaces de transport de voyageurs (art. 42)

Al. 3 : nous saluons la volonté de l'Etat de soutenir le développement des P+R, mesure incitative de report modal pertinente et raisonnée.

En revanche, l'exposé des motifs révèle à nouveau une approche dogmatique du report modal en souhaitant « *minimiser le déplacement kilométrique en transport individuel motorisé* » ou encore en voulant « *rabattre les automobilistes le plus proche de leur lieu de domicile* ».

Nous plaillons pour ne pas imposer de critères restrictifs qui ne correspondent pas aux besoins des pendulaires, des familles et de l'économie. Il s'agira aussi de réaliser des P+R majoritairement en périphérie afin de désengorger les centres urbains et d'inciter le report modal en périphérie et non pas le plus proche possible du domicile.

Proposition : préciser que les P+R qui seront subventionnés le seront « *dans la mesure où l'existence de l'interface de transport de voyageurs permet un report modal* ».

17. Plan de mobilité d'entreprise (art. 45)

Cet article soulève plusieurs questionnements. Il impose des contraintes exagérées aux activités économiques et au libre-choix du moyen de transport. De plus, il implique une forte charge bureaucratique et force des acteurs économiques, qui pourraient être concurrents, à mettre sur pied des plans de mobilité communs.

Dans un contexte de pénurie de main-d'œuvre et de forte compétition économique, cette disposition, par ailleurs plus restrictive que le droit fédéral, constitue un véritable coup de massue pour l'attractivité des PME. Les seuils, dès 100 emplois sur le même site pour le secteur privé et 50 pour le public, sont arbitraires et peu raisonnables.

Lorsqu'ils s'implantent sur un site, les acteurs privés prennent en compte nombre de variables parmi lesquelles l'accessibilité et les modalités de déplacement. En faisant fi de ces éléments, cette disposition méconnaît les préoccupations des acteurs économiques.

Nous demandons la suppression de cet article.

18. Mobilité partagée et covoiturage (art. 46 et 48)

Nous sommes d'accord avec l'orientation d'encourager et de promouvoir la mobilité partagée, y compris par des subventions.

En ce qui concerne le covoiturage, l'approche visant à inciter, par des subventions, le secteur privé à mettre sur pied des interfaces, nous paraît cohérente.

19. Concept d'accessibilité multimodale (art. 47)

Nous considérons cette disposition comme très similaire à l'article 45 traitant des plans de mobilité. Par conséquent, nous demandons également son retrait pour des raisons de prévisibilité, de disproportion des seuils (dès 2000 trajets par jour ou 2500 m² de surfaces) et de perte d'attractivité pour les acteurs concernés.

20. Qualité de l'espace public (art. 51)

Al. 2 : il est indiqué que « *l'Etat et les communes mettent en place des mesures d'apaisement de la circulation, d'aménagement urbain et paysager ainsi que d'adaptation aux changements climatiques* ».

Nous ne sommes pas opposés à l'ensemble des mesures évoquées aux lettres a-h de cet alinéa. Toutefois, il n'est pas approprié que, sous couvert des mesures susmentionnées et comme clairement indiqué dans l'exposé des motifs, l'Etat justifie des abaissements de vitesse ou réduise la part modale dédiée aux véhicules. Il s'agit de tenir compte des développements du droit fédéral en la matière, notamment la mise en œuvre de la « Motion Schilliger » au 1er octobre.

Proposition : suppression des éléments précités et remplacement par « *Ils mettent en place des mesures afin de* ».

21. Aspects environnementaux (art. 52)

Nous demandons la suppression de cet article qui n'apportera qu'une complexification des procédures et dont le rapport direct avec l'objet de la loi- la mobilité- est peu clair.

22. Projet communal sans emprise sur le domaine privé (art. 58)

Nous notons la volonté de l'Etat d'accélérer les procédures pour les projets sans emprise sur le domaine privé. Néanmoins, il convient de laisser les législatifs communaux s'exprimer sur le fond et pas uniquement sur les aspects financiers à propos de tels projets, comme prévu par le droit actuel (art. 13 LRou).

Par ailleurs, certains projets pourraient être d'une certaine ampleur et priver le Conseil communal ou général de s'exprimer uniquement en raison de l'absence d'emprise sur le domaine privé n'est pas opportun.

Proposition : intégrer ici l'alinéa 3 de l'article 57 qui permet au Conseil communal d'adopter le projet et de lever les oppositions.

23. Changements climatiques (art. 88)

Nous demandons la suppression de cet article qui n'a pas de lien matériel avec l'objet de la LMob. Nous nous questionnons sur l'opportunité de mettre en place « *un ombrage suffisant* » pour les chemins pour piétons et les voies cyclables dans la mesure où, par définition, les individus les empruntant sont mobiles.

24. Bornes de recharges pour les véhicules électriques (art. 90)

Bien que nous soyons en faveur d'une augmentation des bornes de recharge sur le domaine public, il convient de définir ce qu'est « *une part adéquate* ». Nous demandons de faire référence à certains principes généraux ici.

25. Limites des constructions en général (art. 102), limites aux constructions souterraines et dépendances de peu d'importance (art. 102) et limites aux constructions existantes (art. 104)

Nous saluons la reprise d'une classification claire des routes et de leur distance aux limites, dans les plans d'affectation communaux. Il en est de même pour la conservation des limites actuelles aux constructions souterraines.

En ce qui concerne les limites aux constructions existantes, il est opportun que la disposition prévoie une garantie des droits acquis.

26. Ouvrages demandés par les communes (art. 112)

Al. 2 : Nous ne nous opposons pas à ce que l'Etat prenne en charge hors localités, s'il en admet la nécessité, l'entretien constructif d'ouvrages favorisant la multimodalité (trottoirs, voies cyclables et baies).

Il s'agit toutefois, dans une réelle logique de multimodalité, de tenir compte de l'ensemble des moyens de transport. Ainsi, cet alinéa ne saurait se limiter à une liste exhaustive sans tenir compte du transport individuel motorisé.

Proposition : supprimer « *tels que trottoirs, voies cyclables et baies d'arrêts de bus* ».

27. Bases de calcul des subventions (art. 118)

Nous émettons des réserves quant à l'inclusion des modalités de calcul dans un règlement uniquement. Les acteurs privés, notamment dans le domaine du covoiturage, seront difficilement incités à mettre sur place des interfaces sans prévisibilité.

Il est aussi nécessaire de supprimer la référence aux « *montants versés par des tiers* ». Dans le cas d'un P+R, diminuer la participation financière de l'Etat en cas de participation d'investisseurs privés rend le projet moins attractif. Il est nécessaire d'adopter une démarche de partenariat public-privé en vue de réaliser les objectifs de la loi.

Proposition : ajouter un alinéa 3 : « *Les contributions financières des tiers ne réduisent pas la participation financière de l'Etat* ».

28. Qualité pour recourir du département (art. 124)

Al. 1 : il est pour le moins cocasse que l'Etat souhaite accélérer la procédure du permis de construire en ne prévoyant plus le traitement par le législatif communal (art. 58) tout en instaurant un droit de recours contre les décisions communales.

Nous ne voyons pas en quoi renforcer le corset judiciaire permettra d'accélérer les procédures. L'Etat est d'office saisi par le biais de l'examen préalable dans le cadre des permis de construire, ce qui est suffisant.

Proposition : retirer cet article.

29. Qualité pour recourir des milieux intéressés (art. ...)

Proposition : afin de s'assurer que les préoccupations des milieux économiques, du commerce, de l'artisanat et des employeurs soient prises en compte, un droit de recours doit leur être octroyé. Il s'agit de rédiger un nouvel article intégrant cet élément.

III. Conclusion

La Fédération patronale vaudoise est pleinement disposée à apporter des améliorations à l'avant-projet de LMob. Toutefois, bien que nous considérons d'un œil bienveillant plusieurs des modifications, **nous ne sommes à ce stade pas en mesure d'approuver ce projet sans remaniement considérable dans le sens des remarques susmentionnées.**

Nous nous opposons à ce que l'Etat, sous couvert du report modal, prêterite fortement les travailleurs et l'économie. L'avant-projet complexifiera la mobilité sur le sol vaudois en imposant de manière dogmatique des manières de se déplacer qui ne relèvent pas d'une approche de coexistence des moyens de transport.

Notre intime conviction est que la mobilité doit rester un outil de création de valeur contribuant au bien-être socio-économique. Le secteur privé s'organise dans le cadre de ses prérogatives en implémentant des éléments qui correspondent aux besoins propres à chaque acteur. La surréglementation de l'avant-projet sera très coûteuse pour le tissu économique vaudois et s'inscrit à contre-courant du clair besoin des acteurs économiques de ne pas être soumis à de nouvelles contraintes réglementaires.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à ce qui précède et vous prions de croire, Madame la Conseillère d'Etat, à l'assurance de notre Haute considération.

Fédération patronale vaudoise

Gaël Coronel